

# **REFERAT Teknikudvalget 2022-2025 d. 14-03-2022**

**Mødedato** Mandag d. 14. marts 2022 kl. 16:15

**Mødested** LTF, Mødelokale Dyrehaven, 1.sal

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Introduktion til arealdrift (Orientering).....	4
Regnskab 2021 (Orientering).....	6
Parkeringsfondens midler, anvendelsesmuligheder (Beslutning).....	10
Tilladelse til Kombardo Ekspresen på Lyngby Station (Beslutning).....	13
Lyngby Omfartsvej - nedsættelse af hastighedsgrænse til 70 km/t (Beslutning).....	15
Cykelparkering ved letbanestationerne, anlægsbevilling (Beslutning).....	19
Delebilsordning, evaluering og videreførelse (Beslutning).....	22
Fjernvarmeudbygning Virum-Sorgenfri, afgørelse om VVM (Beslutning).....	25
Etablering af regnvandsbassin i den nordlige del af Tracéet (Beslutning).....	27
KALC - Lokalplantillæg til lokalplan 267, delområde 2 (Beslutning).....	30
Revideret mødekalender 2022 (Beslutning).....	33
Anmodningssag om henvendelse til Vestforbrænding.....	36
Kommende sager.....	37
Meddelelser.....	38
Underskrift af protokol.....	39

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

00.22.00-A00-11-21

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Godkendt.

## **Punkt 2: Introduktion til arealdrift (Orientering)**

00.00.00-A00-286-21

### **Resume**

Som et fortsat led i at sikre den bedst mulige opstart for de nye fagudvalg, vil fagudvalgene i løbet af første halvår blive introduceret til udvalgets fagområde gennem en række faglige temaoplæg. Denne introduktion omhandler arealdriften.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

### **Problemstilling**

Der er en særlig opmærksomhed, i begyndelsen af en periode, på, at det nye udvalg får et fælles vidensgrundlag om fagområdet generelt, som et godt grundlag for deres politiske samarbejde, arbejdsrum og beslutninger.

Den 17. december 2020 godkendte Kommunalbestyrelsen forslag til ”Fremtidens driftsmodel for Arealdrift” i Lyngby-Taarbæk Kommune. Beslutningen har medført en række projekter, som har igangsat en større transformation af Arealdrift.

### **Løsninger**

Det Nye Arealdrift omhandler fremtidens driftsmodel for Arealdrift i Lyngby-Taarbæk Kommune og omhandler nedenstående punkter:

- Helhedsorienteret drift
- Konkurrenceudsættelse (opgaverelateret)
- Fornyelse af maskinparken
- Egen driftspladskapacitet

Det Nye Arealdrift og ovenstående punkter bliver gennemgået på mødet.

De fremviste præsentationer, vil efterfølgende vedlægges som bilag med udgivelse af referatet.

### **Strategisk ramme**

Det faglige oplæg stemmer overens med Program for Det Nye Arealdrift.

### **Videre proces**

Der bliver fulgt op på eventuelt ubesvarede faktuelle spørgsmål som politikerspørgsmål.

De faglige temaoplæg fortsættes på udvalgsmøderne frem mod sommerferien.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Taget til efterretning.

## **Bilag**

Faglig introduktion temaoplæg for TEU Marts 2022

## Punkt 3: Regnskab 2021 (Orientering)

00.32.10-A00-1-22

### Resume

Kommunalbestyrelsen behandler den 31. marts 2022 regnskab for 2021 med henblik på oversendelse af regnskabet til revisionen. Der skal ligeledes tages stilling til overførsler mellem regnskabsårene. Med denne sag orienteres udvalget om regnskabsresultatet for 2021 og overførsler på udvalgets område. Det bemærkes, at regnskab 2021 aflægges med udgangspunkt i den gamle udvalgsstruktur.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at regnskab 2021 og overførsler til kommende år samt foreløbig status for budget 2022 for Teknikudvalgets område tages til efterretning.

### Problemstilling

Der er fastsat en række grundlæggende principper for kommunernes regnskab og regnskabsprocedure i den kommunale styrelseslov og i Indenrigs- og Boligministeriets Budget- og regnskabssystem for kommuner, herunder tidsfrister for den politiske behandling af regnskabet. Derudover har kommunen sin egen økonomiske politik samt principper for økonomistyringen. Regnskabet forelægges med udgangspunkt i begge dele.

### Løsninger

Regnskabet aflægges for den udvalgs- og bevillingsstruktur, der var gældende i 2021. Der er lavet en lang række ændringer til udvalgsstrukturen pr. 1. januar 2022 med den nye konstituering, og udvalget forelægges således regnskab for bevillingsområder, der ikke stemmer overens med de eksisterende ansvarsområder – jf. styrelsesvedtægt pr. 1. januar 2022. Teknikudvalgets ansvarsområde er dog det samme som det tidligere Teknik- og Miljøudvalgs område.

Som en del af den skærpede økonomistyring forelægges udvalget i forbindelse med regnskabet en første overordnet status på områdets økonomi i 2022. Her ses regnskab 2021 fremskrevet til 2022 p/l samt forventede overførsler fra 2021 i forhold til det gældende budget 2022 med henblik på at afdække eventuelle budgetudfordringer på udvalgets budgetområde allerede nu. Den første status for 2022 vises i overensstemmelse med den nye udvalgsstruktur for 2022.

#### Regnskabsresultat på Service

Regnskabet viser et samlet mindreforbrug på 10,8 mio. kr. Der overføres 5,3 mio. kr. til 2022 og 1,0 mio. kr. til 2023.

Tabel 1: Regnskab på serviceudgifter

1.000 kr. i 2021 p/l	Vedtaget budget	Korrigeret budget	Regnskab	Afvigelse	Overførsler
Vej og Park	59.560	62.202	57.649	-4.553	-970
Trafik	51.452	45.779	42.308	-3.471	-2.632
Klima, Miljø og Natur	15.883	17.378	14.646	-2.732	-2.728
Service i alt	126.895	125.359	114.603	-10.756	-6.330

På Vej og Park er et mindreforbrug på 4,6 mio. kr. som primært vedrører mindreforbrug på 5,0 mio. kr. på Vinterdrift og 2,7 mio. kr. på Grøn drift. Mindreforbruget modsvares dog af merforbrug på hhv. 1,8 mio. kr. på Fælles formål, 0,4 mio. kr. på Vejdrift og 1,4 mio. kr. på Kirkegårde samt 0,7 mio. kr. på Private fællesveje. Derudover er der et mindreforbrug på 1,0 mio. kr. vedrørende Infrastruktur og anlæg, som hovedsageligt kan henføres til manglende opkrævning af kommunens elforbrug i 4. kvartal 2021 på vejbelysningen.

Der er i 2021 lavet en række ændringer til styringsmodellen for Arealdrift, og der implementeres en ny kontoplan gældende fra 2022. Ændringen i kontoplanen for 2022 slår dog igennem tilbage i tid, og påvirker således regnskabet for 2021. Det samlede regnskabsresultat er korrekt, men der sker nogle forskydninger i budget og regnskab og dermed afvigelserne på Fælles formål, Vejdrift og Grøn drift, hvis man sammenligner med 3. budgetopfølgning 2021.

På Trafik er et mindreforbrug på 2,6 mio. kr. som primært vedrører et mindreforbrug på 1,3 mio. kr. vedr. busområdet, hvoraf 1,0 mio. kr. er reserveret til en trafikomlægning, og det resterende mindreforbrug vedrører Flextur. Derudover er der et mindreforbrug på 1,1 mio. kr. på 'Vejvedligeholdelse m.v.' som følge af vakante stillinger. Slutteligt er der et mindreforbrug på parkeringsområdet på 0,6 mio. kr., som kan henføres til merindtægter på parkeringslicenser.

På Klima, Miljø og Natur er et mindreforbrug på 2,7 mio. kr. som primært vedrører de overordnede områder 'Øvrig planlægning' og 'Diverse udgifter og indtægter', hvor de væsentligste mindreforbrug er puljen til bæredygtighedsstrategien på 1,0 mio. kr. og rottebekæmpelse på 0,6 mio. kr. Derudover er der en række mindre mer- og mindreforbrug på tværs af aktivitetsområdet.

Se detaljerede regnskabsforklaringer i vedlagte bilag 'Regnskab 2021'.

### Serviceoverførsler

På serviceudgiftsområder kan der overføres et mindreforbrug på op til 5 pct. Alt merforbrug overføres jf. økonomistyringsprincipperne. Enkelte poster overføres særskilt (indgår ikke i opgørelsen af overførselsrammen) – herunder politisk besluttede midlertidige bevillinger, eksternt finansierede projektmidler og takstfinansierede områder, som skal balancere over tid.

Såfremt en institution har et større merforbrug, der skønnes umuligt af håndtere på et enkelt år, kan merforbruget afbetales over en periode på op til 3 år.

I tabellen nedenfor sammenfattes de samlede overførsler på aktivitetsområder:

Tabel 2: Serviceoverførsler

1.000 kr. i 2021 p/l	Overføres til 2022	Overføres til 2023	Overføres til 2024	Overføres til 2025
Vej og Park	970	0	0	0
Trafik	1.632	1.000	0	0
Klima, Miljø og Natur	2.728	0	0	0
Service i alt	5.330	1.000	0	0

Af det samlede mindreforbrug på 10,8 mio. kr., overføres i alt 6,3 mio. kr., hvoraf 5,3 mio. kr. overføres til 2022 og 1,0 mio. kr. til 2023. 0,3 mio. kr. overføres ikke jf. kommunens økonomistyringsprincipper.

Der overføres et samlet mindreforbrug på 1,0 mio. kr. på aktivitetsområdet Vej og Park. Et mindreforbrug på 1,4 mio. kr. vedrørende vinterdriften bruges til at udligne merforbruget på de øvrige driftsområder og 3,6 mio. kr. overføres til anlægsprojektet 'Maskininvesteringer i Arealdrift' – jf. sag til Kommunalbestyrelsen 16/12-2021.

Der overføres et samlet mindreforbrug på 2,6 mio. kr. på aktivitetsområdet Trafik. Derudover overføres et mindreforbrug på 0,6 mio. kr. til aktivitetsområdet 'Administration', til dækning af et merforbrug vedr. centerspecifikke indkøb. Slutteligt er der et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. på et budget tilført med henblik på at dække et forventet merforbrug til Flextur i 2021, som tilbageføres til kassen.

Der overføres et samlet mindreforbrug på 2,7 mio. kr. på aktivitetsområdet Klima, Miljø og Natur, heraf 1,1 mio. kr. vedrørende Bæredygtighedspuljen og 0,6 mio. kr. vedrørende Rottebekæmpelse. Derudover udlignes en række merforbrug med mindreforbrug andre steder på tværs af området.

Se detaljerede regnskabsforklaringer i vedlagte bilag 'Regnskab 2021'.

#### Status på budget 2022 på Service

Status på budget 2022 er opgjort i den nye udvalgs- og bevillingsstruktur pr. 1 januar 2022. I tabellen nedenfor er regnskab 2021 og forventede overførsler korrigeret, så de er sammenlignelige med udvalgets gældende budgetramme i 2022.

Tabel 3: Status på budget 2022 på Serviceudgifter

1.000 kr. i 2022 p/l	Regnskab 2021	Budget 2022	Overførsel 2021 til 2022	Samlet afvigelse
Vej og Park	58.802	58.690	970	858
Trafik	43.154	44.998	1.632	3.476
Klima, Miljø og Natur	14.939	15.409	2.728	3.198
Service i alt	116.895	119.097	5.330	7.532

På Teknikudvalgets område er budget 2022 (inkl. overførsler) 7,5 mio. kr. højere end regnskabsresultatet i 2021. Differencen fordeler sig på tværs af aktivitetsområderne.

På Vej og Park kan stigningen i budgettet primært henføres til serviceoverførslerne. Det bemærkes i øvrigt at der i forbindelse med regnskabet flyttes et yderligere mindreforbrug på 3,6 mio. kr. fra service til anlæg vedr. 'Maskininvesteringer i Arealdrift'.

På Trafik kan stigningen i budgettet i 2022 henføres til overførsler fra 2021 og de budgetterede 2,2 mio. kr. til omlægning af busdriften i forbindelse med anlæg af Letbanen i 2022.

På Klima, Miljø og Natur skyldes stigningen i budgettet primært overførslerne fra 2021 på 2,7 mio. kr. samt at budget 2022 er løftet med 0,6 mio. kr. til 'Opretholdelse af serviceniveau for myndighedsarbejde på spildevandsområdet'.

## **Strategisk ramme**

Regnskabet 2021 og overførsler er håndteret med udgangspunkt i styringsprincipperne i kommunen, der er udarbejdet med henblik på at skabe de rette incitamenter i økonomistyringen. Overførselsreglerne skal dels sikre at der økonomistyres med henblik på budgetoverholdelse, og skal dels understøtte en mere langsigtet planlægning ud over budgetåret ved at modvirke 'benzinafbrænding' i slutningen af året. Overførselsreglerne skal samtidig sikre, at overførslerne gennemføres under hensyntagen til balancen i kommunes samlede økonomi.

## **Videre proces**

Regnskabsresultatet og overførslerne på Teknikudvalgets område vil indgå i kommunens samlede regnskab 2021 samt overførsler til 2022, som forlægges for Økonomiudvalget den 24. marts 2022 med henblik på godkendelse i Kommunalbestyrelsen den 31. marts 2022.

## **Økonomi**

Overførslerne indarbejdes på baggrund af beskrivelserne i regnskabsforklaringerne. Kommunalbestyrelsen behandler overførslerne den 31. marts 2022.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Taget til efterretning.

## **Bilag**

Regnskab 2021

## **Punkt 4: Parkeringsfondens midler, anvendelsesmuligheder (Beslutning)**

05.09.00-G01-11-16

### **Resume**

Teknik- og Miljøudvalget har den 22. september 2021 behandlet pkt. 9 "Parkeringsfonden - Anvendelse af indkomne midler" (lukket sag), hvor forvaltningen havde undersøgt mulighed for anlæg af parkering i terræn med en placering tæt ved Lyngby Hovedgade syd og ved Lyngby station. Udvalget ønskede en juridisk vurdering af grænserne for anvendelsen af parkeringsfondens midler. Forvaltningen fremlægger en juridisk vurdering af grænserne for anvendelsen af parkeringsfondens midler til orientering og forslag til at anlægge 8 ekstra parkeringspladser samt forslag til finansiering af kommunens andel af udgiften.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at

1. den juridiske redegørelse for anvendelse af parkeringsfondens midler tages til efterretning,
2. der anlægges 8 ekstra parkeringspladser på kommunens eksisterende parkeringspladser og eventuelt yderligere 6 parkeringspladser samt at kommunens andel på ca. 150.000 kr. - 350.000 kr finansieres af Puljen til Parkering og trafikikkerhedsmæssige tiltag i 2022.

### **Problemstilling**

Der er på nuværende tidspunkt 2,2 mio. kr. i kommunens parkeringsfond. Disse midler er indbetalt i 2018 til anlæg af 22 parkeringspladser i terræn. Som følge af den lovmæssige 5-årsregel for sidste udnyttelsesdato, skal indbetalte midler være anvendt inden udgangen af 2023 ellers skal pengene tilbagebetales.

Kommunalbestyrelsen behandlede den 7. oktober 2021 behandlet pkt 35 "Parkeringsfonden - Anvendelse af indkomne midler" (lukket sag), hvor forvaltningen har undersøgt mulighed for anlæg af parkering i terræn med en placering tæt ved Lyngby Hovedgade syd og ved Lyngby station, men vurderer, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at finde egnede kommunale arealer. Muligheden for benyttelse af eventuelle private arealer afventer resultatet af udviklingsprocessen for Kongens Lyngby.

Kommunalbestyrelsen besluttede at tilbagebetaling af parkeringsfondens midler afventer resultatet af udviklingsprocessen for Kongens Lyngby, og at der fremlægges en juridisk vurdering af grænserne for anvendelsen af parkeringsfondens midler.

### **Løsninger**

Forvaltningen har fået udarbejdet notat om anvendelse af parkeringsfondens midler (bilag), med beskrivelse af lovgrundlag og juridisk vurdering af om parkeringsfonden kan anvendes til.

Konklusioner i notatet er, at parkeringsfondens midler kan anvendes til:

- køb af areal til anlæg af parkeringspladser
- parkeringspladser i konstruktion. Hvis der kun er indbetalt til parkering i terræn, kan kommunen betale de ekstra omkostninger til parkering i konstruktion.
- Der er ikke krav til at parkeringsfondens midler skal anvendes til parkeringspladser samlet på en lokation,
- kan ikke anvendes til nedrivning af ejendom
- kan ikke anvendes til midlertidige parkeringspladser
- kan ikke anvendes til analyse og gennemgang af eksisterende parkeringspladser med henblik på en parkeringsoptimering

Forvaltningen anbefaler, at notatet tages til efterretning.

Det skal endvidere oplyses om, at etablering af el-ladestander på nye parkeringspladser vurderes at ligge ud over de grunderhvervelses- og anlægsudgifter, som kan afholdes af parkeringsfondens midler. Forvaltningens erfaring er dog, at ladestander-operatørerne vil være villige til afholde alle udgifter til opstilling og drift af ladestander. Mulige lokationer til ladestander vil blive udbudt efter behov.

Gennemgang af eksisterende parkeringspladser inden for parkeringsfondens geografiske anvendelsesområde. Jf. notatet er det ikke noget krav til at parkeringsfondens midler skal anvendes til parkeringspladser på en lokation. Tilvækstkravet og nærhedskravet skal være opfyldt. Tilvækstkravet kan indfries ved at en allerede eksisterende parkeringsplads ændres således, at arealet udnyttes på en måde, hvorved der etableres flere parkeringspladser. En optimering af kommunens eksisterende parkeringspladser inden for parkeringsfondens geografiske anvendelsesområde, vil således kunne betales for parkeringsfondens midler, mod at kommunen betaler 50%.

Forvaltningen har derfor gennemgået eksisterende parkeringspladser inden for parkeringsfondens geografiske anvendelsesområde for at vurdere, muligheden for optimering af parkeringspladserne. Det er vurderet, at det er muligt at anlægge 8 ekstra pladser på kommunale parkeringspladser ved at fjerne eksisterende beplantning og et sted kræver det magelæg med naboejendommen (bilag). Det drejer sig om følgende kommunale parkeringspladser:

- Engelsborgvej ved stationen - 5 pladser (kræver magelæg med naboejendommen)
- Likør Stræde - 2 pladser
- Stades krog - 1 plads

Forvaltningen er endvidere i dialog med Lyngby-Taarbæk Forsyning om etablering af eventuel yderligere 6 p-pladser på Stades krog oven på deres bassin.

For at kunne anlægge parkeringspladserne skal der fjernes beplantning. Beplantningen på parkeringspladsen "Engelsborgvej ved stationen" er blevet retableret i 2020 i forbindelse med ledningsarbejder på parkeringspladsen. Der er tale om bøgepur/avnbøgepur som færdighæk i 2 meters højde og et stort træ, der skal fjernes. Ved Stades Krog er det lav beplantning der fjernes, samt et mindre træ, der kan flyttes og ved Likør Stræde er der ingen beplantning af værdi. Fjernelse af beplantning er imod kommunens intentioner i kommuneplanen og kommunens træstrategi om at værne om kommunens grønne værdier.

Anlægsomt forventes det at koste 300.000 kr, og yderligere ca. 400.000 kr såfremt det er muligt at anlægge yderligere 6 p-pladser på Stades Krog. Hvis kommunen anlægger offentlige parkeringspladser, skal indbetalte beløb reduceres med 50 %, idet kommunen skal betale den resterende part af de faktiske anlægsomkostninger.

Forvaltningen foreslår, at arbejdet med anlæg af parkeringspladserne igangsættes, samt at anlæg af resterende parkeringspladser afventer resultatet af udviklingsprocessen for Kongens Lyngby i forhold til muligheden for benyttelse af eventuelle private arealer.

## **Strategisk ramme**

Kommunens parkeringsfond og parkeringsstrategi i Kommuneplan 2021. Parkeringspladser på Likørstræde vurderes at placeres hensigtsmæssigt i forhold til bidragsydende ejendom i henhold til kommunens parkeringsfond. Parkeringspladser ved Stades krog og Engelsborgvej ved stationen opfylder parkeringsstrategi i kommuneplan 2021 om at parkeringspladser placeres ved indfaldsvejene til Lyngby Hovedgade Nord og Syd, samt Buddingevej.

De steder, hvor der fjernes begrønning er ikke i overensstemmelse med Kommunens intentioner i træstrategien og Kommuneplanen vedrørende det grønne, hvor Kommunalbestyrelsen ønsker, at værne om kommunens grønne værdier og enestående naturkvaliteter.

## **Videre proces**

Forvaltningen igangsætter arbejdet med at etablere de pågældende parkeringspladser.

## **Økonomi**

Der er på nuværende tidspunkt 2,2 mio. kr. i kommunens parkeringsfond. Det er en bankgaranti dateret 2. oktober 2018 (bortfalder oktober 2023) til etablering af 22 parkeringspladser på terræn. Det vil sige at der er et beløb på 100.000 kr pr parkeringsplads ved nyanlæg af samlet parkeringsplads på terræn.

Der er tale om 100 %'s indbetaling. Hvis kommunen anlægger offentlige parkeringspladser, skal indbetalte beløb reduceres med 50 %, idet kommunen skal betaler den resterende part.

Det er de faktiske anlægsomkostninger som indbetaler og kommunen hver især skal betale 50% af. Anlægsoverslag for anlæg af 8 p-pladser er ca 300.000 kr. Anlægsoverslag for evtuel yderligere 6 parkeringspladser på Stades Krog er 400.000 kr Kommunens andel på ca 150.000 kr - 350.000 kr foreslås finansieret af Puljen til Parkering og trafikikkerhedsmæssige tiltag i 2022.

Kommunalbestyrelsen har på mødet den 16. december 2021 gives en anlægsbevilling til Parkerings- og trafikikkerhedsmæssige tiltag i 2022. I sagsfremstillingen er der redegjort for at der er et ikke disponeret beløb 1.030.600 kr.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Anbefalet, idet forvaltningen vender tilbage med en sag, der beskriver muligheden for at anlægge delebil/el-bil/bybils-pladser.

B, Ø og F tager forbehold.

## **Bilag**

Notat om parkeringsfondsmidler

Forslag til anlæg af parkeringspladser

# **Punkt 5: Tilladelse til Kombardo Ekspressen på Lyngby Station (Beslutning)**

13.05.00-G01-1-22

## **Resume**

Molslinjen planlægger at opstarte en ny buslinje mellem Sjælland og Jylland - med start på Lyngby Station. Derfor har Molslinjen ansøgt Lyngby-Taarbæk Kommune om tilladelse til at have stoppested på Lyngby Station.

## **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at der gives tilladelse til, at Kombardo Ekspressen får stoppested på Lyngby Station.

## **Problemstilling**

Kombardo Ekspressen (som køres af Molslinjen) ønsker i større grad at tilgodese rejsende fra forstæderne til København, hvorfor de vil åbne en ny buslinje der kører fra Lyngby Station via Bagsværd og Ballerup og derfra videre til Jylland.

En studie- og vidensby som Lyngby vil forventeligt have fordel af denne nye buslinje og Lyngby Stations funktion som kollektivt trafikknudepunkt vil blive yderligere forstærket.

Molslinjen forventer at kunne idriftsætte den nye buslinje den 6. april 2022.

## **Løsninger**

Forvaltningen har i samarbejde med Movia vurderet ansøgningen og har fundet plads til Kombardo Ekspressen ved et eksisterende stoppested på Lyngby Station. Forvaltningen planlægger på den baggrund, at give tilladelse til, at Kombardo Ekspressen får stoppested på Lyngby Station fra april 2022.

Forvaltningen har udarbejdet vedlagte tilladelse/vilkår (bilag) som planlægges afsendt til Molslinjen. I vilkårene er bl.a. indsat mulighed for, at Lyngby-Taarbæk Kommune kan opsige aftalen med en måneds varsel samt flytte buslinjens stoppested, såfremt der bliver behov for dette. Endeligt er der vilkår/information om anlægsarbejdet med letbanen og dettes påvirkning af Jernbanepladsen og trafikafviklingen. Forvaltningen vurderer, ikke at Kombardo Ekspressen kommer til at påvirke fremkommeligheden af betydning, med en afgang og ankomst på alle ugens hverdage og lørdage, samt to om søndagen.

Til orientering har Ballerup Kommune allerede givet tilladelse til, at Kombardo Expressen standser ved Ballerup Station.

## **Strategisk ramme**

En ny buslinje fra Lyngby til Jylland kan være med til at understøtte Movias mobilitetsplan, der arbejder for "sammenhæng på tværs" og "kollektiv trafik uden for de større byer".

## **Videre proces**

Information om den kommende buslinje varetages udelukkende af Molslinjen.

## **Økonomi**

Alle udgifter til skiltning ved stoppestedet afholdes af Molslinjen.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Godkendt.

## **Bilag**

Tilladelse som planlægges fremsendt til Molslinjen

# Punkt 6: Lyngby Omfartsvej - nedsættelse af hastighedsgrænse til 70 km/t (Beslutning)

05.00.00-G01-132-21

## Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune har gennem længere tid arbejdet for at staten skulle overtage Lyngby Omfartsvej ligesom der tidligere er ansøgt politiet om hastighedsnedsættelse. I forbindelse med de seneste infrastrukturforhandlinger, og det seneste transportforlig, er en overtagelse dog ikke medtaget. Forvaltningen anbefaler med denne sag, at forvaltningen bemyndiges til at ansøge politiet om hastighedsnedsættelse til 70 km/t på Lyngby Omfartsvej samtidig med den planlagte udlægning af ny klimavenlig asfalt med støjreducerende effekt.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen bemyndiges til at ansøge Nordsjællands Politi om nedsættelse af hastigheden til 70 km/t på Lyngby Omfartsvej,
2. finansiering af omkostninger ved nedsættelse af hastigheden sker via driftskontoen for Lyngby Omfartsvej på aktivitetsområdet 'Vej og Park'.

## Problemstilling

Lyngby Omfartsvej er kommunevej med status som motorvej. Vejen er skiltet som motorvej med en lokal hastighedsbegrænsning på 90 km/t. Vejen gennemskærer det centrale Kgs. Lyngby og i kommunens støjkortlægning fremgår det, at der er stor udbredelse af trafikstøj, som støjbelaster mange boliger. Forvaltningen modtager mange henvendelser og ønsker om reduktion af støj fra Lyngby Omfartsvej.

Teknik- og Miljøudvalget har den 13. oktober 2021 fået meddelt, at Lyngby-Taarbæk Kommune gennem længere tid har arbejdet for at staten skulle overtage Lyngby Omfartsvej. I forbindelse med de seneste infrastrukturforhandlinger, og det seneste transportforlig, er en overtagelse ikke medtaget. Forvaltningen har på den baggrund indledt en undersøgelse af muligheden for at nedklassificere Lyngby Omfartsvej til en motortrafikvej således, at hastigheden kan nedsættes til 80 km/t, af hensyn til at nedbringe støjniveauet.

I henhold til bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser er det i særlige tilfælde muligt, på motorveje gennem tættere bymæssig bebyggelse, at fastsætte en lavere hastighedsgrænse end den generelle efter godkendelse af politiet. Politiet har tidligere været afvisende for at fastsætte en lavere hastighed.

I forbindelse med en udtalelse til Det Grønne Område har Transportministeriet udtalt, at Lyngby-Taarbæk Kommune har mulighed for at nedklassificere Lyngby Omfartsvej til motortrafikvej.

Det er i udtalelsen ikke beskrevet, hvilken procedure kommunen skal følge, og det fremgår ikke af vejloven, hvordan en nedklassificering fra motorvej til motortrafikvej skal ske. Forvaltningen har på den baggrund bedt Vejdirektoratet om en udtalelse, hvor en sådan procedure beskrives.

Forvaltningen har nu modtaget procedurebeskrivelse fra Vejdirektoratet, hvoraf det fremgår, at uanset hvilken løsning Lyngby-Taarbæk Kommune vælger, er det politiet der træffer afgørelse om lokal hastighedsbegrænsning eller om en motorvej kan ændre status til motortrafikvej.

## Lovgrundlag

Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser §9, stk. 2 gælder det, at på motortrafikveje og motorveje gennem tættere bebyggelse og andre støjfølsomme områder kan en lavere hastighedsgrænse end den generelle i særlige tilfælde fastsættes ned til 60 km/t alene af hensyn til at nedbringe støjniveauet. Afgørelser om lokale hastighedsgrænser træffes af politiet efter forhandling med vejmyndigheden

I henhold til §24 i Lov om offentlige veje gælder, at inden der for en kommunevej træffes en beslutning om vejens status eller konstruktion, der kan få betydning for vejens kapacitet eller fremkommelighed, skal Vejdirektoratet og de kommunalbestyrelser, i hvis område vejen forløber, have lejlighed til at udtale sig, hvis vejen skærer, vil skære eller har eller vil få forbindelse med en statsvej eller en rutenummereret vej.

## Løsninger

På baggrund af procedurebeskrivelse fra Vejdirektoratet har forvaltningen den 28. januar 2022 holdt møde med Nordsjællands Politi, for at drøfte muligheden for nedsættelse af hastigheden på Lyngby Omfartsvej med henblik på at nedbringe støjniveauet. Lyngby Omfartsvej løber også på en kort strækning i Gentofte Kommune, så repræsentanter fra Gentofte Kommune deltog i mødet.

Lyngby-Taarbæk og Gentofte Kommune har i samarbejde sommer 2021 fået udarbejdet en hastighedsanalyse for at undersøge potentialet for at nedsætte støjniveauet ved en hastighedsnedsættelse. Hastighedsanalysen i Lyngby-Taarbæk Kommune viser, at gennemsnitshastigheden er tæt på hastighedsgrænsen på 90 km/t. Der er derfor potentiale for støjæssig effekt ved nedsættelse af hastighedsgrænsen.

Som følge af bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser er det muligt at nedsætte hastigheden på motorveje gennem tættere bebyggelse til 60 km/t af hensyn til at nedbringe støjniveauet. Det er for politiet afgørende, at hastighedsnedsættelsen medfører en mærkbar (og ikke blot målbar) reduktion i støjen, og at en kombination med støjreducerende asfalt derfor er en fordel, da der opnås en større samlet effekt. Det er forvaltningens vurdering af drøftelserne med politiet, at politiet vil se velvilligt på en ansøgning om nedsættelse til 70 km/t, men at en nedsættelse til 60 km/t har en større risiko for at blive afvist.

Det er politiets vurdering, at det er nemmere at opnå en hastighedsnedsættelse i medfør af bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser frem for en nedklassificering af vejen til motortrafikvej, hvorfor forvaltningen arbejder videre med løsning med lokal hastighedsbegrænsning på 70 km/t. Der er dog ikke med denne beslutning taget stilling til helt at gå bort fra ideen om en nedklassificering. Der er intet til hinder for, at Lyngby-Taarbæk Kommune efter en hastighedsnedsættelse er gennemført, fortsætter drøftelserne med politiet og Vejdirektoratet om en nedklassificering.

Kommunalbestyrelsen har allerede givet anlægsbevilling til nyt klimavenligt slidlag, som har en støjreducerende effekt, på Lyngby Omfartsvej, som skal udlægges 2. kvartal 2022 jf. meddelelse på Teknik- og Miljøudvalget den 10. november 2021. Erfaringsmæssigt kan en hastighedsreduktion fra 90 km/t til 70 km/t samt udlægning af nyt slidlag opnå en støjreduktion på 4,9 dB. Denne hastighedsreduktion vil opleves som en væsentlig og tydelig ændring. Kort visende støjdbredelsen fra trafikken i området omkring Lyngby Omfartsvej fra støjkortlægning 2017 er lagt som bilag på sagen. Kortet er vist med 5 dB intervaller. Den beregnede støjreduktion på 4,9 dB vil således svare til, at områderne på kortet alle sænkes til et interval lavere, end de er markeret på kortet.

I forbindelse med udlægning af nyt slidlag skal der udføres ny kørebaneafmærkning. Det vil således også være muligt, at reducere kørebanebredden til en bredde på 3,25 - 3,5 m, således at kørebanen afmærkes med en bredde svarende til 70 km/t. Hastighedstavlerne skal udskiftes til en lokal hastighedsgrænse på 70 km/t med undertavler "Støj", som skal forklare hastighedsnedsættelsen.

Lyngby Omfartsvej kobler sammen med Kongevejen, som er en 2 sporet kommunevej med en lokal hastighedsgrænse på 70 km/t. Ved nedsættelse af hastigheden på Lyngby Omfartsvej vil hele strækningen Kongevejen - Lyngby Omfartsvej have en hastighed på 70 km/t. Kongevejen er i modsætning til Lyngby Omfartsvej indrettet med signalkryds, overgange og ind- og udkørsler langs vejen og med væsentlig større uheldsrisiko end på Omfartsvejen. Forvaltningen vil derfor på sigt arbejde for en hastighedsnedsættelse til 60 km/t af hensyn til trafiksikkerheden. Rudersdal Kommune har tidligere anmodet kommunen om et samarbejde om nedsættelse af hastigheden på Kongevejen.

Forvaltningen foreslår derfor, at der ansøges Nordsjællands Politi om hastighedsnættelse til 70 km/t samtidig med, at der udlægges støjreducerende slidlag, da det vil opleves som en væsentlig og tydelig ændring for vejens naboer, således at hastigheden på Kongevejen er ens.

Kommunalbestyrelsen i Gentofte Kommune har den 31. januar 2022 besluttet at fremsende ansøgning til Vejdirektoratet om nedsættelse af hastigheden på Helsingørmotorvejen igennem kommunen til 60 km/t for at nedbringe støjniveauet af hensyn til beboerne i kommunen. Gentofte Kommune forventer derfor at forelægge sag og ansøge om en hastighedsnedsættelse til 60 km/t på deres del af Lyngby Omfartsvej.

## Kommunikation

Såfremt at kommunen får tilladelse fra politiet til hastighedsnedsættelse på Lyngby Omfartsvej, skal der udarbejdes pressemeddelelse og kommunikationindsats, for at udbrede fortællingen om at hastighedsnedsættelsen er af hensyn til at nedbringe støjen for beboerne langs vejen.

## Strategisk ramme

Støjhandlingsplan 2018 - 2023 samt igangværende paralleloplæg og Udviklingsplan for Kgs. Lyngby Centrum, idet mulighederne for byudvikling fremmes ved en reduceret støjbelastning fra Lyngby Omfartsvej.

## Videre proces

Forvaltningen udarbejder og fremsender ansøgning til Nordsjællands Politi om nedsættelse af hastigheden på Lyngby Omfartsvej til 70 km/t af hensyn til at nedbringe støjniveauet. Forslaget skal samtidig sendes i høring hos Vejdirektoratet samt Gentofte og Rudersdal Kommune.

Hastighedsnedsættelsen skal koordineres med udlægning af klimavenlig slidlag med støjreducerende effekt, som udføres 2. kvartal 2022.

Forvaltningen vil være i løbende dialog med politiet om mulighed for hastighedskontrol samt følge Vejdirektoratets pilotprojekt med permanente stærekasser.

Forvaltningen vil forsat arbejde for en nedklassificering af Lyngby Omfartsvej til motortrafikvej. Forvaltningen vil endvidere arbejde videre med en hastighedsnedsættelse til 60 km/t på Kongevejen af hensyn til trafiksikkerheden.

## Økonomi

Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet 4. marts 2021 pkt 8 "Anlægsbevilling til renovering af Lyngby Omfartsvej 2021" at give anlægsbevilling på 12.138.993 kr. i 2021 til brug for renovering af slidlag, vejafvanding, bygværker og opretning af rabatter mv. Der er en restanlægsbevilling på 8,2 mio. kr. på projektet til udlægning af klimavenlig slidlag i 2. kvartal 2022.

Udgifter til nedsættelse af hastigheden på Lyngby Omfartsvej omfatter udskiftning af hastighedstavler og opsætning af undertavler "støj". Disse udgifter afholdes af driftskontoen for Lyngby Omfartsvej på aktivitetsområdet 'Vej og Park'.

## **Beslutningskompetence**

Teknikudvalget.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Ad 1-2) Godkendt.

## **Bilag**

Støjudbredelsen fra vejnettet ifølge støjkortlægning 2017

# Punkt 7: Cykelparkering ved letbanestationerne, anlægsbevilling (Beslutning)

05.00.00-G01-68-20

## Resume

Lyngby-Taarbæk Kommune har sammen med DTU modtaget tilsagn fra Trafikstyrelsens cykelparkeringspulje i 2020 til at etablere cykelparkering ved letbanens stationsforpladser. Efter at tilsagnet er modtaget er projektet justeret. Projektet er endvidere ikke behandlet bevillingsmæssigt. Med denne sag berigtiges budgettet og der søges bevilling.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der gives bevilling til at afholde udgifter til anlæggelse af cykelparkeringspladser ved Letbane stationerne på 2,004 mio. kr. og der gives anlægsbevilling til at modtage et tilskud på 0,787 mio. kr.. Nettobevilling på 1,217 mio. kr. finansieres af eksisterende bevillingsprogrammer jf. tabellen i økonomiafsnittet.

## Problemstilling

I 2015 godkender Trafikstyrelsen en ansøgning om cykelparkering langs stationerne ved Letbanen i regi af kommunerne langs Letbanen, også kaldt Ringby-samarbejdet. Forvaltningen har vurderet at de økonomiske forudsætninger bag denne ansøgning er urealistiske. Tilskuddet er for lille i forhold til udgifter kommunen vil have. Derfor sendtes der i 2020 en ansøgning om et nyt projekt vedrørende cykelparkering.

Den 12. august 2020 blev Trafik- og Miljøudvalget orienteret om, at forvaltningen agtede at ansøge Trafikstyrelsens pulje til fremme af cykelparkering i kombination med kollektiv trafik sammen med DTU, og at puljen krævede minimum 50% medfinansiering.

Den 2. december 2020 blev Trafik- og Miljøudvalget orienteret om at Trafikstyrelsen havde givet tilsagn til Lyngby-Taarbæk Kommunes og DTU's cykelparkeringsprojekt ved Letbane stationsforpladserne. Det samlede tilsagn var på 2,403 mio., og udgjorde 39% af det samlede projekt.

I forbindelse med behandling af Letbane stationsforplads Lundtofte (KMB 02-09-2021, sag 16) og Letbane stationsforplads Fortunbyen (KMB 02-09-2021, sag 17) blev der informeret om at der er givet tilskud fra Trafikministeriet på 950.000 kr. samlet for begge stationsforpladser.

Projekterne vedrørende stationspladser er siden blevet konkretiseret yderligere, hvilket har resulteret i at der ikke længere sammenhæng mellem det ansøgte projekt til Trafikstyrelsens cykelpulje og det projekt som kommunen og DTU planlægger at udføre.

I de tidligere politiske behandlinger er der ikke udskilt et særskilt budget til cykelparkering. Dette er nødvendigt for at efterleve de forpligtigelser, der følger med tilskuddet. Trafikstyrelsen kræver bl.a. at der aflægges et revisionsgodkendt regnskab, for at kunne modtage penge fra styrelsen når projektet er afsluttet.

## Løsninger

Forvaltningen har i dialog med Trafikstyrelsen justeret projektet og budgettet, således at der er sammenhæng mellem det ansøgte og det som kommunen DTU planlægger med at udføre.

Det justerede projekt har følgende væsentlige ændringer, der påvirker det samlede budget, og dermed også det samlede tilskud.

- DTU har bekendtgjort at de ikke har besluttet hvad der skal ske med stationsforpladsen v/ Rævehøjvej. Dette medfører at anlægget af cykelparkering ved denne letbanestation udgår af den samlede puljeansøgning. Ændringen har ikke økonomiske konsekvenser for kommunen.
- Tilsagnet fra 2015 som var opnået i regi af Ringby samarbejdet opsiges, da det ikke vil være muligt at opnå støtte fra to puljer samtidig til at gennemføre det samme projekt. Dette er blevet konsekvensrettet i puljeansøgningens

budget. Opsigelse af dette tilsagn har ikke økonomiske konsekvenser for kommunen, idet det ikke er indarbejdet i kommunens budget.

- antallet af cykelparkeringspladser v/ letbane stationen Fortunbyen justeres ned, idet det arealmæssigt ikke vil kan lade sig gøre at anlægge 30 ikke overdækkede-, 30 overdækkede- og 2 ladcykelparkeringspladser der oprindeligt var ansøgt om. I stedet vil der blive anlagt 50 cykelparkeringspladser uden overdækning samt 2 ladcykelparkeringspladser.
- Øvrige mindre tilpasninger, så der er sammenhæng mellem det ansøgte og de konkrete planer.

Den samlede konsekvens af ændringerne er at bruttoudgift-budgettet (Lyngby-Taarbæk Kommune og DTU) justeres ned til 4,7 mio. kr. og tilskuddet justeres tilsvarende til 1,840 mio. kr. således at det udgør 39% af det samlede budget.

Forvaltningen er i dialog med cyklistforbundet angående hvilke cykelstativer, der bør vælges på Lundtofte Station og Fortunbyen, så parkeringen bliver sikker for normale cykler, racercykler, elcykler og ladcykler.

## Strategisk ramme

Sagen hænger sammen med Bæredygtighedsstrategiens mål 1d 'Styrket grøn mobilitet', herunder fossilfri transportsektor og alternativer til benzinbil.

## Videre proces

Forvaltningen vil efter Kommunalbestyrelsens bevilling påbegynde projektering af cykelparkeringspladserne i koordineret med de øvrige anlægsprojekter på stationsforpladserne.

Cykelparkering V/Lyngby Centrum, afhænger af resultaterne af parallelopdraet og udviklingsplanen for det centrale Kgs. Lyngby.

## Økonomi

I det nedenstående indarbejdes de bevillingsmæssige konsekvenser for den del af det samlede projekt der skal finansieres af Lyngby-Taarbæk Kommune. Trafikstyrelsen forventer at kommunen årligt aflægger statusredegørelser i forhold til fremdriften af det samlede projekt. DTU må forestå finansiering og bogføring af den del af projektet som DTU selv udfører (Stationsforplads v/ Anker Engelundsvej og Stationsforplads v/ Akedemivej).

De samlede kommunale udgifter udgør 2,004 mio. kr. og et forventet tilskud på 0,787 mio. kr., hvilket giver et nettobudget på 1,217 mio. kr.

Netto budgettet finansieres af to eksisterende anlægsprojekter.

- Byrumsforskønnelse mellem Lyngby hovedgade/Kanalvej, finansierer cykelparkering ved Lyngby centrum (0,155 mio. kr.).
- Letbane-Omgivelser, cykel- og bilparkering v/stationer, finansierer cykelparkering ved Fortunen og ved Lundtofte endestation (1,062 mio. kr.).

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

t. kr. i 2022 p/l	Udvalg / Aktivitetsområde	2022	2023	2024	2025	2026
Stationsforplads v/Lyngby Centrum - finansieres fra Letbane-Byrumsforskønn.ml.Lyngby hovedgade/Kanalvej (0060610025)	Økonomiudvalget / Anlæg	-24	-127	-4		

Stationsforplads v/Fortunbyen - finansieres fra Letbane-Omgivelser, cykel- og bilparkering v/stati (0060620102)	Økonomiudvalget / Anlæg	-31	-165	-5		
Stationsforplads v/Lundtofte - finansieres fra Letbane-Omgivelser, cykel- og bilparkering v/stati (0060620102)	Økonomiudvalget / Anlæg	-133	-706	-22		
Cykelparkering ved stationsforpladser - udgifter	Økonomiudvalget / Anlæg	251	1.722	31		
(Nyt anlægsprojekt)						
Ovenstående anlægsprojekt - Cykelparkering ved stationsforpladser - Indtægter / tilskud	Økonomiudvalget / Anlæg					-787
I alt		63	724	0	-787	0

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Udsat, idet forvaltningen vender tilbage med forslag til overdækning af cykelparkering og betrygning.

## Punkt 8: Delebilsordning, evaluering og videreførelse (Beslutning)

05.09.00-A00-24-20

### Resume

Den etårige forsøgsordning for bybiler og delebiler udløber i april 2022. Ordningen giver parkeringsfordele til delebiler og bybiler på offentlige parkeringspladser. På baggrund af en evaluering skal det besluttes om ordningen skal gøres permanent.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. bybils- og delebilsordningen gøres permanent og finansieres af licensindtægter jf. økonomiafsnittet,
2. administrationsgrundlaget opdateres med de foreslåede ændringer,
3. forvaltningen bemyndiges til at give bybilerne mulighed for at parkere ubegrænset i 2-timers zoner andre steder end Lyngby Centrum, efter dialog med operatørerne,
4. gebyrstrukturen evalueres i 2023.

### Problemstilling

Den 26. november 2020 godkendte Kommunalbestyrelsen en etårig forsøgsordning for delebiler og bybiler. Delebiler blev defineret som biler, der skal hentes og afleveres på en fast parkeringsplads. Bybiler blev defineret som biler, der kan hentes og afleveres, hvor det er passende for brugeren. Kommunalbestyrelsen godkendte også et administrationsgrundlag, som gav bybiler med licens ret til at parkere ubegrænset på p-pladser i Lyngby Centrum, hvor der for øvrige bilister er 2-timers begrænsning. Bybiler på el kunne få gratis parkeringslicenser. Samtidig blev det besluttet at oprette tre faste stampladser til delebiler ved Lyngby Station. Det var forventningen, at delebiler og bybiler kunne reducere trængsel og nedbringe klimabelastningen fra transport, samt bidrage til at udvide kommunens mobilitetsudbud til glæde for borgerne. Forsøgsordningen blev igangsat i april 2021 og løber til april 2022. Primo 2022 er der foretaget en evaluering af delebils- og bybilsordningen med hjælp fra GreenMobility, ShareNow, Lyngby Delebil og parkeringskontoret i Lyngby-Taarbæk Kommune.

### Løsninger

Evalueringen viser følgende:

#### Muligheder

- I alt er der udstedt 1283 parkeringslicenser, deraf 3 til delebiler, 284 til bybiler på benzin og 996 til bybiler på el. Der er pt. to bybilsoperatører og en delebilsforening, som opererer i kommunen: GreenMobility, ShareNow samt Lyngby Delebil.
- Lyngby Delebil er meget glade for de tre delebilspladser ved Lyngby Station og hilser også lademuligheder ved delebilspladserne velkommen i fremtiden. Der opleves ikke trængsel på parkeringspladserne ved Lehwaldsvej, selvom der nu er reserveret tre pladser til delebiler.
- GreenMobility og ShareNow er glade for muligheden for at udvide i Lyngby og vil gerne se på at udvide deres operationszoner i Lyngby-Taarbæk Kommune.
- DTU er et hub for bybiler, hvor GreenMobilitys bybiler tog 41.000 ture til og fra Campus i 2021. Der ses også høj aktivitet på DTU i weekenden. Det kan skyldes at de studerende, der bor på DTU Campus, også benytter bilerne i weekenden. ShareNow har ligeledes mange ture til og fra DTU.
- det er ifølge bybilsoperatørerne kun i ganske få tilfælde nødvendigt at hente bybiler tilbage til København. De oplever ikke, at bilerne bliver efterladt i Lyngby.
- Ifølge GreenMobility er opsætning af ladestandere en driver for udvidelse af bybilszonerne. GreenMobility er åben overfor udvidelse af zonen til de steder, deres samarbejdspartnere opstiller ladestandere, herunder Taarbæk Strandvej.
- ShareNow vil helst udvide de steder, der er synlige, og hvor der er en blanding af private og erhverv, for optimal udnyttelse af deres biler. ShareNow opererer i Virum, Sorgenfri, Lundtofte, DTU og Lyngby Centrum, hvor GreenMobility kun opererer i Lyngby Centrum og DTU (bilag).

- der er kun i ganske få tilfælde udstedt p-afgift til bybiler uden licens og bybiler, der har holdt ulovligt. Det tyder på, at licensordningen for delebiler og bybiler fungerer, og brugerne ved, hvor de kan parkere.
- licenserne giver bybilerne særlige fordele i Lyngby Centrum, men bybilerne kan holde overalt i kommunen mod at overholde parkeringsrestriktionerne.

## Begrænsninger

- det har været en udfordring at få bybilerne ladet op i Lyngby Centrum, da der i dag kun er meget få offentligt tilgængelige ladestander. Det har betydet, at bybilsoperatørerne har hentet biler tilbage til København blot for at lade.
- opstarten af forsøgsordningen med registrering af de mange bybiler har krævet en ekstra indsats af parkeringskontoret.
- der opleves et ekstra arbejdspress på parkeringskontoret i de perioder, hvor bilflåden fornyes, og licenserne skal flyttes fra én bil til en anden (bilskifte). ShareNow udskifter op mod halvdelen af sin flåde årligt.

## Effekt

Trængsel på veje: Da der endnu ikke er en signifikant andel af bybiler i Lyngby Centrum, er ordningens effekt på trængslen på vejene ikke målbar. Dog tyder studier på, at muligheden for at benytte en delebil giver færre personligt ejede biler. En undersøgelse foretaget for Københavns Kommune konkluderer, at alle typer delebilsordninger i større eller mindre omfang mindsker bilejerskabet, og dermed trængslen. ShareNow's seneste analyse foretaget af et tysk institut viser at 5 % af kunderne har valgt at afskaffe deres egen bil til fordel for bybilen, og at 29 % har valgt at udskyde bilkøb.

Parkering: Bilerne lader ikke til at give mere trængsel på parkeringspladser, da de som regel holder der kortvarigt. Hver ShareNow bil har i gennemsnit ca. fire ture om dagen i Lyngby. Parkeringskontoret har i perioden kun modtaget én klage over bybiler, der optog p-pladserne fra andre kunder ved en butik i Lyngby Centrum.

Antal brugere og kørselsmønstre: ShareNow har siden forsøgsordningens begyndelse haft en tilvækst på 100 kunder om måneden i 2800 Kgs. Lyngby, og har nu 2600 kunder i området. GreenMobility har 3.000 kunder i samme område, og har ialt fået 20 % flere kunder i 2021. Tendensen er altså, at flere og flere benytter bybiler. ShareNow har ca. 3000 ture som starter i Lyngby-Taarbæk Kommune om måneden. Heraf går lige under halvdelen til København, mens en mindre andel starter og slutter indenfor kommunens grænser. Udover København er DTU, BaseCamp Lyngby og IKEA Gentofte populære destinationer. Det tyder på, at det især er studerende, som benytter sig af bybilsordningen. Lyngby Delebils biler ved Lyngby Centrum er blevet benyttet af ca. 50 medlemsfamilier i 2021. Der har været 180 bookinger per bil i 2021. Lyngby Delebil har mange medlemmer med mangeårig anciennitet.

Klima: Det har ikke været muligt at få data på, hvor meget CO<sub>2</sub> der er fortrængt, da det afhænger af, hvilken transportform man sammenligner med. Det er ikke muligt ud fra data at se, hvorvidt dele- og bybiler fortrænger kørsel i egen bil, cykling eller offentlig transport, da der stadig er relativt få bybiler i bybilledet. Den klimamæssige forskel kommer, når kørsel i delebiler på el fortrænger kørsel i egen benzinbil. Derudover giver delebilisme en mere effektiv udnyttelse bilerne.

## Justering af administrationsgrundlag

Evalueringen giver anledning til at ændre følgende i Administrationsgrundlaget (bilag):

- opdatering af henvisningen til lovgrundlaget.
- opdatering af definitionen af delebiler og bybiler. Bybilsoperatørerne har udviklet deres koncepter, så det i dag er muligt at booke en bybil flere dage i forvejen. Operatøren vil så sørge for at levere bilen til det aftalte sted og aftalte tidspunkt. Tidligere var dette kun muligt hos delebilsforeningerne.

## Strategisk ramme

Sagen hænger sammen med Bæredygtighedsstrategiens mål 1d 'Styrket grøn mobilitet', herunder fossilfri transportsektor og alternativer til benzinbil.

## Videre proces

- Meddele operatørerne Kommunalbestyrelsens beslutning
- Dialog om udvidelse af områderne samt fremtidige ladestanderplaceringer
- Kommunikationsindsats til borgere og virksomheder om, at ordningen gøres permanent
- Ordningens effekt på klima vil fremover indgå opfølgningen på DK2020 klimaplanen. Det undersøges om ordningens effekt på trængsel kan indgå i transportvaneundersøgelsen.

## Økonomi

Forvaltningen anbefaler, at fortsætte med de eksisterende takster i administrationsgrundlaget, som er 195 kr. for delebiler og bybiler på benzin (pristalsreguleres) samt 0 kr. for bybiler på el, samt at evaluere gebyrstrukturen i 2023.

t. kr. i 2022 p/l	Udvalg / Aktivitetssområde	2022	2023	2024	2025	2026	Varig? Ja/nej
Udstedelse af licenser og bilskifte (administration) 1/6 årsværk	Teknikudvalget / Trafik	80	80	80	80	80	Ja
Licensindtægter	Teknikudvalget / Trafik	-80	-80	-80	-80	-80	Ja
I alt		0	0	0	0	0	

Tallene er baseret på det nuværende ressourceforbrug til håndtering af de gratis licenser for bybiler på el, samt på GreenMobilitys flådes vækst på 20 procent i 2021.

Det forventes på nuværende tidspunkt, at opgaven kan håndteres af 1/6 årsværk svarende cirka til 80.000 kr. pr. år. Udgifterne forventes, at kunne finansieres af licensindtægter.

## Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Ad 1-4) Anbefalet.

## Bilag

Administrationsgrundlag for delebiler på offentlige arealer i Lyngby-Taarbæk Kommune

Administrationsgrundlag for delebiler på offentlige arealer i Lyngby-Taarbæk Kommune

Bybilernes operationszone og standpladser til delebiler

# Punkt 9: Fjernvarmeudbygning Virum-Sorgenfri, afgørelse om VVM (Beslutning)

13.03.01-P19-1-21

## Resume

Der skal tages stilling til, hvorvidt fjernvarmeprojekt om etablering af fjernvarme i dele af Virum og Sorgenfri kan antages at kunne påvirke miljøet væsentligt og derfor vil være omfattet af krav om miljøvurdering (VVM-pligtigt).

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at det godkendes, at der ikke skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering (VVM) for projektet.

## Problemstilling

Den 2. september 2021 godkendte Kommunalbestyrelsen etablering af fjernvarme i dele af Virum og Sorgenfri (projektforslag C1). Fjernvarmeledninger er omfattet af miljøvurderingsloven, som Vestforbrænding efterfølgende har ansøgt efter (bilag). Projektet indebærer nedgravning af fjernvarmeledninger primært i vejareal. Ledningen skal dog også krydse Mølleåen og fredskov på dele af strækningen, ligesom der skal graves indenfor naturbeskyttelseslinjer. Derudover skal der etableres en lydisoleret boosterpumpe, med det formål at øge trykket i fjernvarmeledningen. Alle de tidligere fjernvarmeprojekter i Lyngby-Taarbæk Kommune har ikke givet anledning til udarbejdelse af en miljøkonsekvensvurdering (VVM).

## Løsninger

Fjernvarmetracéets placering

Tracéet er valgt mhp. mindst mulig gene for vejtræer og for, at det ikke kolliderer med KALC-projektet på den strækning, hvor Lyngby Hovedgade krydser Mølleåen. Derfor vælges det i stedet at krydse Mølleåen ved Vandværksvej med en styret underboring, der ledes gennem jorden under åen og dermed ikke kommer i kontakt med selve åen. Fjernvarmevandet består primært af afsaltet vand og indeholder ingen skadelige kemikalier.

VVM-screening

Forvaltningen har udført en VVM-screening af projektet og vurderer, at fjernvarmeudvidelsen ikke vil kunne påvirke miljøet væsentligt og derfor ikke er omfattet af miljøvurdering (ikke VVM-pligtigt) (bilag). Forvaltningen vurderer, at afgørelsen skal træffes af Kommunalbestyrelsen ift. den gældende delegationsplan.

Høring

I forbindelse med forvaltningens screening af projektet jf. miljøvurderingsloven, har projektet været i høring hos berørte myndigheder samt berørte grundejere, som ikke har haft bemærkninger, der giver behov for nærmere vurdering af projektet.

## Strategisk ramme

Fjernvarmeprojektet er i overensstemmelse med Bæredygtighedsstrategiens delmål 1b 'Fossilfri energiforsyning i Lyngby-Taarbæk', herunder at fjernvarmenettet skal udbygges.

## Videre proces

Forvaltningen vil meddele Kommunalbestyrelsens beslutning efter miljøvurderingsloven til bygherre og annoncere afgørelsen på kommunens hjemmeside. Der er herefter fire ugers klagefrist. Vestforbrænding planlægger at påbegynde anlægsfasen i maj måned 2022, altså umiddelbart efter klagefristens udløb.

Fremadrettet vil forvaltningen bede Vestforbrænding om at indsende VVM ansøgningsskema for fjernvarmeprojekter samtidig med projektforslag efter varmforsyningsloven, så ansøgningerne kan behandles parallelt.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Anbefalet.

## **Bilag**

Bygherres ansøgningsskema - VVM projektforslag

Tillæg til ansøgningsskema for VVM-screening for projektforslag

VVM Myndighedsscreening projektforslag C1 for fjernvarme i Sorgenfri og Virum

Udkast til afgørelse - ikke VVM-pligt

# Punkt 10: Etablering af regnvandsbassin i den nordlige del af Tracéet (Beslutning)

01.16.04-A00-2-21

## Resume

Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningen) har behov for i 2022 at anlægge et regnvandsbassin i den nordlige del af Tracéet på en kommunal ejendom. Der skal med denne sag tages stilling til bassinets placering og udformning. Desuden skal der tages stilling til om, hvorvidt projektet vil kunne påvirke miljøet væsentligt og derfor vil være omfattet af krav om miljøvurdering (VVM-pligtigt).

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. bassinanlæggets placering og udformning på det kommunale areal godkendes,
2. der ikke skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering (VVM) for projektet.

## Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Forsyning (Forsyningen) planlægger at anlægge et regnvandsbassin i den nordlige del af Tracéet til forsinkelse og rensning af regnvand fra de nordligst beliggende ejendomme i Tracéet, regnvand fra Lundtoftgårdsvej samt regnvand fra Trongården og TEC (Bilag). Vandet renses ved filtrering og forsinkes i bassinet, inden det pumpes mod nord til udledning i Mølleåen (Bilag). I henhold til tillæg 4 til spildevandsplanen er bassinet placeret i areal, der er reserveret til formålet.

Bassinets placering og udseende blev behandlet i forbindelse med behandling af Tillæg 4 til spildevandsplanen (Teknik- og Miljøudvalget sag nr. 2 den 9. oktober 2020). Udvalget bemærkede, at de var positive over for det fremlagte projekt, som var et væsentligt mere grønt og tilpasset bassinanlæg i landskabet end tidligere fremlagte projekter. I den aktuelle sag har udtrykket stor lighed med det senest fremlagte bassin. Væsentligste forskel er at regnvandsbassinet ikke har permanent vandspejl, men tømmes langsomt efter regn (Bilag).

Ejerforhold, adgangsforhold mv.

Bassinet er placeret på matr.nr. 10hv, 5ab og 51, alle Lundtofte By, Lundtofte. Området er privat område, ejet af Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er ikke offentlig adgang i dag. Dette forhold ændres ikke med denne sag. Bassinet ejes af Forsyningen og er placeret på kommunens areal efter gæsteprincippet.

VVM-screening

Forsyningen har i henhold til miljøvurderingsloven ansøgt om, at kommunen som myndighed vurderer, om der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering efter loven. Projekter vedrørende anlæg af regnvandsbassiner til opstuvning af vand er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 2. Et projekt omfattet af bilag 2 må ikke påbegyndes før myndigheden skriftligt har meddelt bygherren, hvorvidt projektet antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

## Løsninger

Placering og udformning

Bassinet er placeret og udformet under hensyn til de lokale terrænforhold og naturlige afgrænsninger i området. Bassinet afgrænses således mod vest af Lundtoftgårdsvej, mod sydøst af motorvejsafkørslen, og mod øst af hhv. gasledning og højspændingskabel (bilag).

Bassin med tilhørende servicevej er placeret så langt mod henholdsvis nord og vest som muligt for at tilvejebringe størst muligt samlet areal til bassinvolumen. Eneste synlige anlæg vil være et indløb (rør) fra Lundtoftegårdsvej ind i den sydlige del af bassinet.

Bassinet vil fremstå grønt, med græsbeklædt bund og sider og udsået engblanding på kronekanten, til fremme af biodiversiteten. Der vil således kun stå vand i bassinet under og umiddelbart efter regn (bilag).

Bassinet er placeret indenfor det areal, der i spildevandsplanen er afsat til at rumme et offentligt regnvandsbassin som en del af spildevandshåndteringen. Det reservede areal udnyttes fuldt ud. Alternative placeringer har været undersøgt ifm. udarbejdelse af Tillæg 4 til spildevandsplanen. Forvaltningen vurderer, at Forsyningens udformning og placering af bassinet er i overensstemmelse med den dialog, der har været mellem Forsyningen og Forvaltningen.

I forbindelse med etablering af bassinet er ikke planlagt ændringer i anvendelsen af de resterende arealer i det aktuelle område.

#### VVM-screening

Forvaltningen har udført en VVM-screening af projektet og vurderer, at bassinet ikke vil kunne påvirke miljøet væsentligt og derfor ikke er omfattet af miljøvurdering (ikke VVM-pligt) (bilag). I forbindelse med forvaltningens screening af projektet jf. miljøvurderingsloven, har projektet været i høring hos berørte myndigheder, som ikke har haft bemærkninger, der giver behov for nærmere vurdering af projektet.

#### Information til borgerne

Forvaltningen har afholdt informationsmøder med formandskaberne for henholdsvis Lundtofte Borgerforening, Boligselskabet Lundtofteparken og Grundejerforeningen 'Om Kæret'. Tilbage meldingen ved møderne var umiddelbart positiv, og foreningerne ønsker, at der udarbejdes et informationsbrev/-folder til uddeling i Lundtofteparken samt afholdelse af informationsmøde i Lundtofte. Ved møderne henledes opmærksomhed på, om der kan være en sikkerhedsrisiko ved at færdes omkring bassinet og anmodende om, at der sikres mod faldulykker. Dette vil Forvaltningen tage op med Forsyningen.

#### Strategisk ramme

Bassinet anlægges i overensstemmelse med Spildevandsplantillæg nr. 4, hvori der er reserveret areal i den nordlige del af Tracéet til dette formål. Det aktuelle område er en del af byudviklingsområdet Dyrehavegård og Tracéet langs Helsingørmotorvejen. Projektet understøtter kommunens bæredygtighedsstrategi, afsnit 2b om mindre spildevand i vandløb, søer og Øresund, idet bassinet indgår i separat regnvandssystem, vandet renses inden det ledes ud i recipienten Mølleåen.

#### Videre proces

Forvaltningen vil meddele Kommunalbestyrelsens beslutning efter miljøvurderingsloven til bygherre og annoncere afgørelsen på kommunens hjemmeside. Der er herefter fire ugers klagefrist.

Forvaltningen har indledt proces om aftale med Forsyningen om de aftalemæssige forhold vedrørende Forsyningens anvendelse af arealet, herunder bl.a. vilkår for bassinets tilstedeværelse, driftsforhold og afskærmende beplantning.

Forsyningen planlægger at anlægge bassinet i 2022.

#### Økonomi

Arealet er belagt med deklARATIONER. Det er forvaltningens vurdering, at det pågældende anlæg kan opføres, uden at det strider imod disse deklARATIONER, og at der således ikke er økonomiske konsekvenser for kommunen. Skulle denne vurdering af risici blive udfordret eller underkendt, vender forvaltningen tilbage.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Ad 1-2) Anbefalet.

## **Bilag**

Oversigtskort

Projektbeskrivelse

Plantegning

Visualiseringer

VVM Myndighedsscreeningsskema Regnvandsbassin

UDKAST Afgørelse Ikke VVM-Pligt

# Punkt 11: KALC - Lokalplantillæg til lokalplan 267, delområde 2 (Beslutning)

01.02.00-G01-3-22

## Resume

Forvaltningen har vurderet Lyngby-Taarbæk Forsynings fremlagte Projektforslag KALC Nord Kanal i forhold til gældende lokalplaner. Forvaltningen foreslår en drøftelse af den foreslåede udformning af Kanalstien og har derudover foreløbigt vurderet, at der på delstrækningen "Kanalstien" er stor procesrisiko i forbindelse med at meddele dispensation til gældende lokalplan, og det foreslås derfor at der udarbejdes et tillæg til gældende lokalplan.

## Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. projektforslag KALC Nord Kanal for Kanalstien drøftes,
2. der udarbejdes lokalplantillæg dækkende delområde 2 i lokalplan 267,
3. der udarbejdes miljørapport for lokalplantillæg dækkende delområde 2 i lokalplan 267.

## Problemstilling

Lyngby-Taarbæk Forsyning og dennes rådgiver har i gennem en periode arbejdet på at fremlægge projektforslag om klimasikring af det centrale Lyngby under navnet "Projektforslag KALC Nord Kanal" - det fulde projektforslag (150 sider) er tilgængeligt på Polweb. Der er i 2017 i forbindelse med et tidligere projektforslag til klimatilpasningsprojekt - "Genåbning af Fæstningskanalen"- udarbejdet lokalplan 267.

Kommunalbestyrelsen besluttede den 8. april 2021 at anbefale Forsyningens forslag til "ny retning for Klimatilpasning af det centrale Lyngby (KALC)" til Forsyningens bestyrelse, samt at udvikle styrende byrumsprincipper for byrummene langs Fæstningskanalen. I den pågældende sag er nævnt, at det skal afklares om projektet er lokalplanpligtigt eller om projektet vil kunne godkendes via dispensationer fra eksisterende plangrundlag, men at forvaltningen på det foreliggende grundlag vurderede, at der vil kunne ske godkendelse via en række dispensationer.

### Udformning af Kanalstien

De styrende byrumsprincipper, som Kommunalbestyrelsen besluttede skulle udvikles, betegnes i det videre arbejde som designkriterier og beskriver de grundlæggende kvaliteter og byrumsfunktioner for Fæstningskanalen (bilag). Designkriterierne blev forelagt Forsyningen den 4. oktober 2021 og godkendt af Byplanudvalget den 13. oktober 2021.

Den 8. december 2021 behandlede Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalget sag om Forudsætninger for klimatilpasningsprojektet i Fæstningskanalen, og sagen blev efterfølgende behandlet af Kommunalbestyrelsen den 16. december 2021. Sagen havde sit udgangspunkt i et ønske fra Forsyningen om at "fastlåse" en række tekniske og kritiske elementer for realisering af byrummene for den del af KALC, der ligger i/ved Fæstningskanalen. Kommunalbestyrelsen besluttede at imødekomme Forsyningens ønske om en "fastlåsning" for hovedparten af de tekniske og kritiske elementer, men besluttede at fastholde en vis fleksibilitet gældende for Kanalparken og Kanalstien. Et enigt Byplanudvalg og Teknik- og Miljøudvalg protokollerede, at "Fleksibiliteten skal muliggøre senere politisk stillingtagen til de endelige detailprojekter under hensyntagen til udformningen af byrummene i Kanalparken og Kanalstien."

I sagen fremgik følgende vurdering fra forvaltningen om Forsyningens foreslåede løsning i byrummet for Kanalstien:

"Forvaltningen vurderer, at den foreslåede udformning af enderne mod Lyngby Hovedgade og Toftebæksvej skaber nogle lange blindgyder (op til ca. 30 m) med et stort niveauspring på mere end 4 m mellem Toftebæksvej og kanalbunden (element 2.3 og 2.4). Det kan betyde, at der skabes fysiske barrierer, og at arealer, der i dag kan bruges til ophold eller gennemgang ikke længere vil invitere til dette. Der kan også potentielt opstå utrygge zoner i dele af byrummet. Det kan efter forvaltningens opfattelse blive vanskeligt at indrette på dette sted som foreslået af Forsyningen, og samtidig leve op til de politisk vedtagne designkriterier."

På møde i Styregruppen for samvirket mellem kommunen og Forsyningen afholdt den 15. december 2021, blev det taget til referat, at Forsyningen tilkendegav, at de i forhold til Kanalstien ikke i første omgang ændrer på udformningen, men afventer kommunens tilbagemelding fra parallelopdraget. Dertil oplyste kommunen Forsyningen om, at det uanset parallelopdraget kunne forventes, at der vil være ønske om at se på alternativer til den pt. skitserede udformning af Kanalstien, og at Forsyningen kunne overveje allerede nu at gøre nogle overvejelser om en udformning, som kunne tilgodese forventede politiske ønsker.

Forvaltningen modtog i januar 2022 Forsyningens projektforslag til KALC, herunder Kanalstien. Projektet i sin helhed er tilgængeligt på Polweb, Forsyningen har endvidere fremsendt vedlagte præsentation vedr. Kanalstien (bilag). På nuværende tidspunkt kender forvaltningen og bedømmelseskomiteen desuden de tre forslag i parallelopdraget og kan konstatere, at ingen af de indkomne forslag kommer med konkrete forslag på afslutningerne af Kanalstien eller i øvrigt forslag, der direkte påvirker denne udformning. På den baggrund indstiller forvaltningen, at forsyningens forslag til udformning drøftes.

#### Tilvejebringelse af plangrundlag

Forvaltningen har foretaget en vurdering af Projektforslag KALC Nord Kanal i forhold til om det kan rummes inden for det eksisterende plangrundlag, lokalplan 267. Umiddelbart er vurderingen, at der utvivlsomt skal dispenseres til en række forhold jf. planlovens § 19. Endvidere er det vurderingen, at særligt i lokalplanens delområde 2, svarende til byrummet "Kanalstien" jf. ovenfor, vil der være en stor procesrisiko ved at meddele dispensation, idet spørgsmålet om lokalplanpligt vil kunne indbringes for Planklagenævnet. På den baggrund foreslår forvaltningen, at der udarbejdes en ny lokalplan/tillæg til lokalplan for delområde 2. Det skal bemærkes, at Forsyningens rådgiver er uenig i forvaltningens vurdering om behov for ny lokalplan vedr. delområde 2.

## Løsninger

For så vidt angår udformningen af Kanalstien anbefaler forvaltningen, at Lyngby-Taarbæk Kommune på baggrund af drøftelserne i udvalget går i dialog med Lyngby-Taarbæk Forsyning om den videre proces.

Forvaltningen foreslår, at der udarbejdes et lokalplantillæg for delområde 2, som tilgodeser Forsyningens projektforslag samt eventuelle politiske tilkendegivelser om tilpasninger hertil.

Det er forvaltningens vurdering at lokalplantillægget skal ledsages af en miljørapport.

Det er forvaltningens vurdering, at der ikke skal udarbejdes kommuneplantillæg.

Slots- og Kulturstyrelsen og Fredningsnævnet er begge berørte myndigheder inden for området for delområde 2, og skal høres ifm. lokalplanprocessen.

## Strategisk ramme

I "Vision for Kongens Lyngby Centrum", afsnittet om "En grøn og bæredygtig by med oplevelser, natur og vand" er der at læse:

"Vi vil styrke forbindelserne mellem centrum og kommunens kulturhistoriske grønne og blå omgivelser, vi vil skabe nye muligheder for aktivitet og bevægelse for både børn og voksne, og vi vil trække naturen og vandet ind i byens rum, så Kongens Lyngby bliver en attraktiv destination."

## **Videre proces**

### Tidsplan

Et lokalplanstillæg adskiller sig rent juridisk ikke fra andre almindelige lokalplaner. Kommunalbestyrelsen kan for alle lokalplaner vælge at have en kortere høringsperiode på 4 uger, eller for lokalplaner "af mindre betydning" 2 uger, frem for de sædvanlige 8 uger.

Forvaltningen forventer at fremlægge sag i juni 2022 om den af bygherre, Lyngby-Taarbæk Forsyning, udarbejdede miljøkonsekvensrapport (VVM) med henblik på offentlig høring i 8 uger. En miljørapport for en lokalplan har ligesom en miljøkonsekvensrapport (VVM) for et projekt altid som minimum en høringsperiode på 8 uger, jf. lov om miljøvurdering.

En mulig proces kunne derfor være at lade forslag til lokalplantillæg og dennes miljørapport have samme offentliggørelsesdato og høringsperiode som miljøkonsekvensrapporten.

Lokalplantillæg, miljørapport og miljøkonsekvensrapport vil således også have samme forløb i behandlingen af høringssvarene.

Dette er dog under forudsætning af, at Forsyningens rådgiver kan assistere med udarbejdelsen af planforslag og miljørapport inden for denne tidsramme.

## **Økonomi**

Projektet betales over takster og eventuelle fordryelser vil skulle finansieres over taksterne.

## **Beslutningskompetence**

Byplanudvalget ad 1-2.

Teknikudvalget ad 3.

## **Beslutning**

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Ad 3) Godkendt.

## **Bilag**

Designkriterier

Præsentation Byplanudvalget

Oversigtskort

## Punkt 12: Revideret mødekalender 2022 (Beslutning)

00.00.00-P20-54-21

### Resume

Kommunalbestyrelsen, Økonomiudvalget og de stående udvalg skal for hvert regnskabsår træffe beslutning om, hvor og hvornår møder skal afholdes. Mødekalenderen for 2022 blev senest vedtaget i januar 2022. Efter de første udvalgrunder, er der opstået et behov for en revidering for så vidt angår flere fagudvalgsmøder.

### Indstilling

Forvaltningen foreslår, at den reviderede mødekalender for 2022 godkendes.

### Problemstilling

Det følger af styrelseslovens §§ 8 og 20, at Kommunalbestyrelsen, Økonomiudvalget og de stående udvalg for hvert regnskabsår skal træffe beslutning om, hvor og hvornår udvalgets møder skal afholdes. Kravet om mødeplan har til formål at lette kommunalbestyrelsesmedlemmets arbejdstilrettelæggelse og koordinering af sit arbejde i kommunalbestyrelsen, og derfor kræver en ændring af mødeplanen en ny politisk beslutning. Ethvert medlem kan kræve et udvalgs mødeplan forelagt kommunalbestyrelsen.

Der er siden mødekalenderens vedtagelse i januar 2022 opstået et behov for en ændring i mødetiderne, så der er større fleksibilitet mellem udvalgsmøderne.

På den baggrund genfremlægges nu en revideret samlet mødekalender for 2022 (bilag).

### Løsninger

Mødekalenderen er overordnet tilrettelagt efter, at sagerne får den kortest mulige politiske behandling. Der er som udgangspunkt et kommunalbestyrelsesmøde i slutningen af hver måned med en udvalgsrunde, der leder op hertil.

Der er i tilrettelæggelsen af datoer så vidt muligt ønsket hensyn til ferier, helligdage, Folkemødet, KL-topmøder, KL-konferencer mv., ligesom der forsat er forhåndsreserveret tid til ekstraordinære udvalgsmøder. Dette betyder også, at der - som tidligere år - vil være enkelte møderul, hvor der vil være udvalgsmøder om mandagen grundet KL-arrangementer.

Af hensyn til afviklingen af de otte udvalg, er mødetiderne nedjusteret en smule fra den tidligere standardvarighed på to timer. Dette under hensyn til, at der forsat skal være mulighed for foretræde, temaoplæg, introduktioner mv. på de enkelte udvalg, ligesom udvalg, hvis møder efter erfaringen kan trække ud af hensyn til sagsmængde eller -kompleksitet er placeret "yderst", således at eventuelle forsinkelser ikke påvirker andre udvalgsmøder.

Gruppeformandskredsen har i februar 2022 drøftet behovet for en tilpasset mødekalender, så der er mere tid og fleksibilitet mellem udvalgsmøder, der kalendermæssigt er placeret i forlængelse af hinanden. Med ændringen foreslås Dagtilbudsudvalgets møde om onsdagen, samt Ældre- og Omsorgsudvalgets møde om torsdagen ændret, så de fremover starter kl. 8.00 frem for kl. 8.15. Desuden foreslås Byplanudvalgets møde om onsdagen ændret, så det fremover starter kl. 16.45 frem for kl. 16.30.

Ændringen er ikke lavet med henblik på at møderne skal kunne gå over tid, men i højere grad for at skabe en bedre overgang i mellem dem.

Endelig udvides Teknikudvalgets møde med et kvarter, så det i lighed med flertallet af de andre udvalgsmøder varer halvanden time.

Udvalgenes generelle mødekalender 2022 er således:

Møde	Tid	Sted
Kommunalbestyrelsen	Torsdag, 17.00-20.00	Fennebergsalen, Stadsbiblioteket
Økonomiudvalget	Torsdag, 16.30-18.30	Personalekantinen, kælderen, Stadsbiblioteket
§ 17, stk. 4 om Bæredygtighed***	Tirsdag, 08.15-09.30	Mødelokale C eller A*
Teknikudvalget	Tirsdag, 16.15-17.45	Lyngby-Taarbæk Forsyning**
Dagtilbudsudvalget	Onsdag, 08.00-09.30	Mødelokale C eller A*
Skoleudvalget	Onsdag, 09.45-11.15	Mødelokale C eller A*
Kultur- og Fritidsudvalget	Onsdag, 15.00-16.30	Mødelokale C eller A*
Byplanudvalget	Onsdag, 16.45-18.30	Mødelokale C eller A*
Ældre- og Omsorgsudvalget	Torsdag, 08.00-09.30	Mødelokale C eller A*
Forebyggelses- og Socialudvalget	Torsdag, 09.45-11.15	Mødelokale C eller A*
Ekstraordinære udvalgsmøder, forhåndsreservation 1 gang månedligt.	Onsdag, 08.00-10.00	Mødelokale C eller A*

\*Mødelokale C og A er på 1. sal, Toftebæksvej 12, 2800 Kgs. Lyngby. Der er adgang til parkering under storcentret, der refunderes af sekretariatet.

\*\*Teknikudvalget har en tidligere aftale om, at der kan afholdes møder i Lyngby-Taarbæk Forsynings lokaler på Firskovvej.

\*\*\* § 17, stk. 4-udvalgets mødekalender fastlægges efter nærmere aftale med formandskabet

## **Strategisk ramme**

Ikke relevant.

## **Videre proces**

Efter endelig beslutning vil mødekalenderen 2022 blive opdateret og lagt på hjemmesiden. Allerede indkaldte møder vil blive justeret i den politiske kalender i Outlook.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutningskompetence**

De stående udvalg og økonomiudvalget fsva. deres egen mødekalender.

Kommunalbestyrelsen for sin egen.

## **Beslutning**

Forebyggelses- og Socialudvalget, den 14. marts 2022

Godkendt.

Ældre- og Omsorgsudvalget, den 14. marts

Ikke godkendt fsva. Ældre- og Omsorgsudvalgets revideret mødekalender 2022.

Ældre- og Omsorgsudvalget starter dermed kl. 8.15 som hidtil.

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Godkendt, idet det kommende møde i april afholdes på Vestforbrænding og det ordinære udvalgmøde starter kl. 18.00-19.30, da der forinden er rundvisning og temamøde på Vestforbrænding.

## **Bilag**

Politisk mødekalender 2022 (revideret)

## Punkt 13: Anmodningssag om henvendelse til Vestforbrænding

00.22.00-A00-11-21

### Sagsfremstilling

Richard Sandbæk (C) har anmodet om at få følgende sag på dagsordenen:

Teknikudvalget ønsker at sende en opfordring til Vestforbrændnings bestyrelse inden selskabets kommende bestyrelsesmøde den 23. marts 2022 om følgende:

- Teknikudvalg i Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at få en status for etablering af moderne affaldssorteringsanlæg, således at fremtidig affald kan blive sorteret mere effektivt og mere korrekt. Det er udvalgets opfattelse, at investering i moderne teknologi bør være en høj prioritet hos Vestforbrændningen. Der henvises til de anlæg som Sverige bl.a. har investeret i. Alternativ kan Teknikudvalget bede forvaltningen om at udarbejde en redegørelse for erfaringer med forskellige affaldsløsninger, samt de lovgivningsmæssige rammer.
- Teknikudvalget anmoder samtidig om en tidsplan for hvornår Vestforbrændningen har færdiggjort en udrulningsplan for fjernvarme for hele Lyngby-Taarbæk Kommune og hvad kan man gøre for at fremskynde en fjernvarmeudrulning og dermed information til borgerne, så borgere der står overfor nye investeringer i et varmeanlæg kender til alternativerne.

### Beslutning

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Anmodning om at sende brev blev trukket.

Udvalget ønsker, at forvaltningen i samarbejde med Vestforbrænding præsenterer mulige overgangsordninger, så borgerne ikke skal investere i nye gasfyr i tiden frem til fjernvarmen kommer.

## **Punkt 14: Kommende sager**

00.01.00-A00-104-21

### **Sagsfremstilling**

Listen over sager på vej er et planlægningsredskab for kommende møder.

Forvaltningen bemærker, at de nævnte sager kan flytte datoer, nye sager kan komme til og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- Introduktion til Vestforbrænding og strategisk energiplan
- EU finansiering til arbejde med strategisk energiplan
- Principper for varmeplanen
- Traceet Midt - Plangrundlag for Lokalplan 28
- Natur-, bygge- og anlægsprojekter samt vedligeholdelsesopgaver 2021
- Beslutning om regulativ for husholdningsaffald og erhvervsaffald
- Prinsessestien 7 - Ny udestue og lovliggørelse af udhuse
- Evaluering af øget tilsyn på letbanestrækningen
- Byrumsforsøg på Lyngby Hovedgade
- Lundtoftevej 162 m.fl. - Plangrundlag for Lokalplan 292
  
- Delegationsplan

### **Beslutning**

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Taget til efterretning.

# Punkt 15: Meddelelser

00.01.00-A00-103-21

## Sagsfremstilling

### 1. Restriktioner på offentligt tilgængelige parkeringspladser med ladestander

I juni 2021 godkendte Økonomiudvalget nogle principper for, hvordan forvaltningen skulle udbyde arealer til offentligt tilgængelige ladestander. I sagen beskrives det, at der er centralt for konkurrenceudsættelsen, at parkeringspladserne anvendes af el- og hybridbiler, der skal lades op. Dengang var der ikke lovhjemmel til, at ladepladserne forbeholdes elbiler under opladning.

Men i januar 2022 har Transportministeriet meddelt, at reglerne i Bekendtgørelse om vejafmærkning kan præcisere hvornår, en elbil må parkere på en ladeplads. Det betyder, at kommunen kan kræve, at når en bil parkerer på en ladeplads, så skal bilen være koblet til et ladepunkt.

Derfor planlægger forvaltningen at indføre tidsrestriktioner kombineret med kravet om opladning på ladepladserne, fordi det vil sikre udskiftning og at pladserne anvendes af biler, der skal lades op. Udbyderne ønsker, at de nuværende tidsrestriktioner også kommer til at gælde for ladepladserne.

Parkeringsrestriktionerne forudsætter politiets godkendelse.

### 2. Vandplaner i høring

Miljøministeriet har sendt forslag til vandområdeplaner 2021-2027 i offentlig høring frem til den 22. juni 2022. Planerne skal sikre ”god tilstand” i Danmarks kystvande, søer, vandløb og grundvand i overensstemmelse med EU's vandrammedirektiv. Høringsmaterialet består af forslag til vandområdeplaner, kortgrundlag, miljørapport, forslag til miljømåls- og indsatsbekendtgørelse samt udkast til vejledning til indsatsbekendtgørelsen.

Forvaltningen gennemgår materialet med henblik på at afgive et høringssvar for Lyngby-Taarbæk Kommune. I arbejdet vil der blive holdt møder og drøftelser med Lyngby-Taarbæk Forsyning samt bl.a. nabokommuner for at kvalificere arbejdet. Teknikudvalget vil blive orienteret om høringssvaret og eventuelle særlige opmærksomhedspunkter, herunder hvilke forpligtelser vandområdeplanerne kan indebære for kommunen.

### 3. Natura 2000-planer i høring

Natura 2000 er betegnelse for naturområder, som er underlagt en streng beskyttelse med henblik på bevare og sikre fremgang for udvalgte naturtyper og arter. Miljøstyrelsen har udarbejdet Natura 2000-planer for 257 Natura 2000-områder i Danmark. Natura 2000-planerne indeholder et indsatsprogram, som ansvarlig myndighed senere skal indarbejde i en handleplan for respektive Natura 2000-områder. Miljøstyrelsen har sendt Natura 2000-planerne i offentlig høring med svarfrist den 20. maj 2022. Forvaltningen forventer ikke, at planerne vil give anledning til væsentlige bemærkninger fra Lyngby-Taarbæk Kommune.

## Beslutning

Teknikudvalget, den 14. marts 2022

Taget til efterretning.

## **Punkt 16: Underskrift af protokol**

00.01.00-A00-10-22

### **Sagsfremstilling**

Dette er det digitale underskriftsark.

Med godkendelse af denne sag godkendes protokollen for mødet.

### **Beslutning**

Jf. protokol.